

Az új autóbusz üzemeltetési modell: a 7-8. tendercsomag kapcsán fennálló döntési helyzet

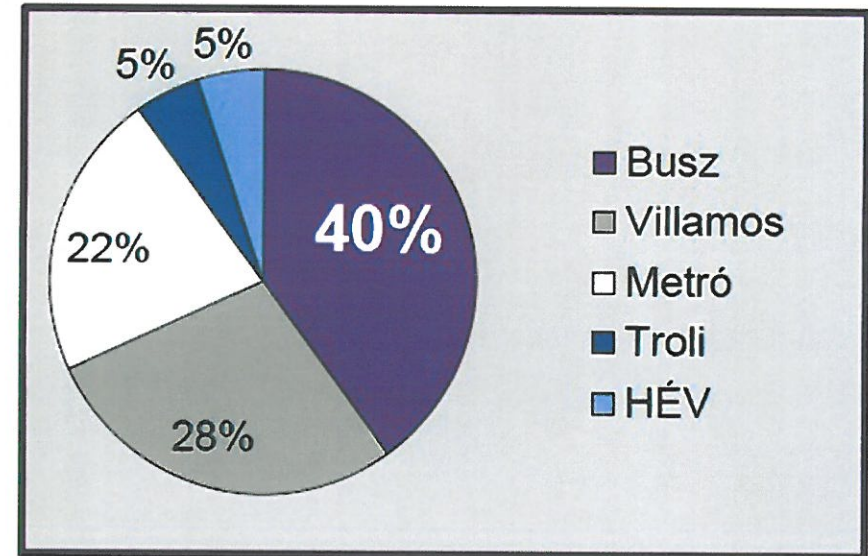


Vitézy Dávid
vezérigazgató

Budapesti Közlekedési Központ

Jelenlegi helyzet

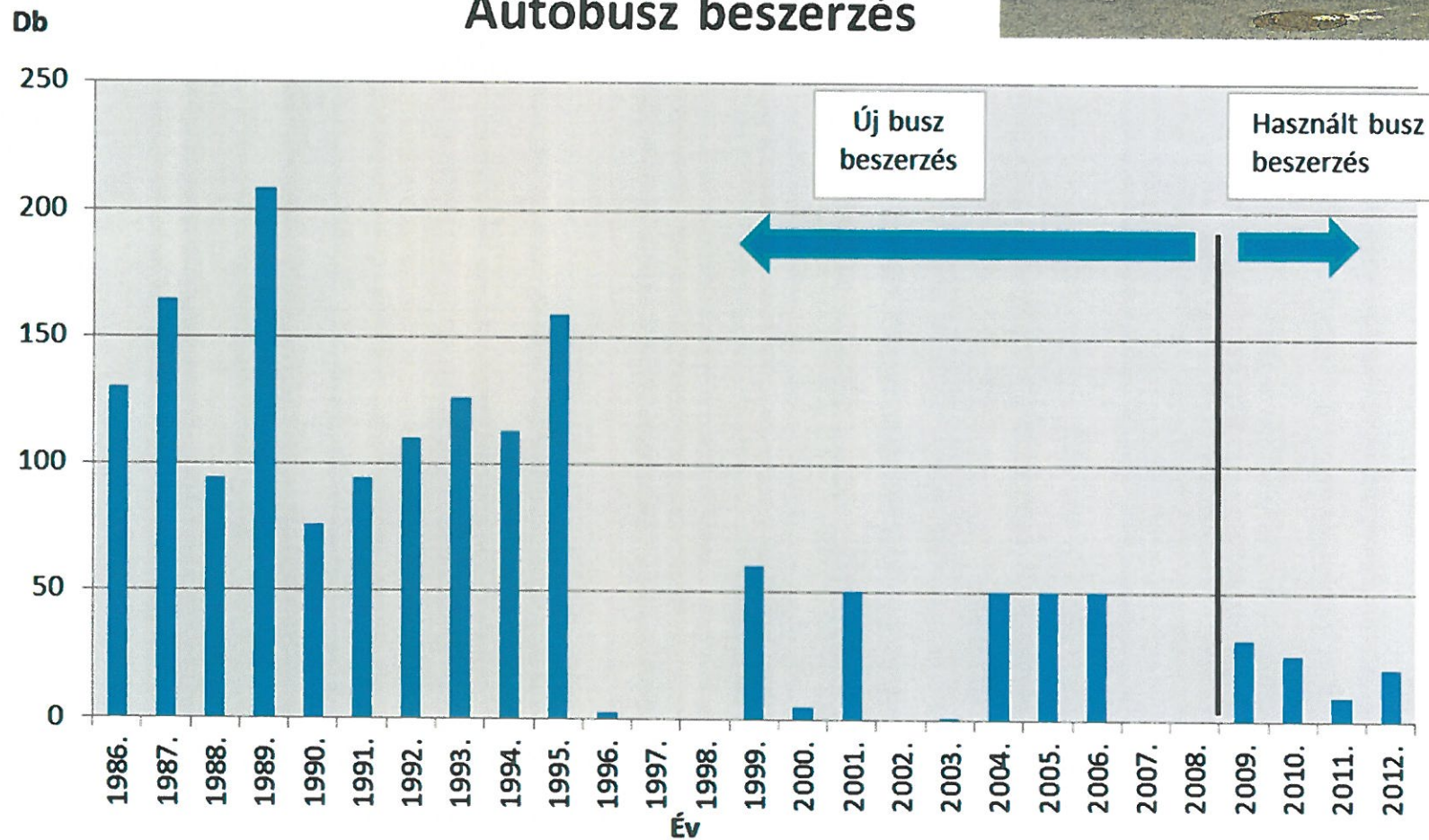
- 1466 db állományi autóbusz, ebből 114 db külső szolgáltató
- 239 db autóbusz-viszonylat, csúcsidőben 90% kihasználtság a hálózat jelentős részén
- EU-fővárosok között legmagasabb átlagéletkor (18 év!)
- 2011-ben 88,9 millió km/év teljesítmény, 550 millió utazás
- az összes teljesítmény 40%-a az autóbusz ágazatnál jelentkezik



Új buszok utoljára 2006-ban érkeztek Budapestre



Autóbusz beszerzés



Jelenlegi helyzet

- **18 évet meghaladó átlagéletkor**

Az elvárható legfeljebb 8 év átlagéletkor helyett (európai átlag: 7,3, forrás: UITP)

- **5%-ot meghaladó járatkimaradási arány**

Külső szolgáltatónál 2011. évben ez az érték 0,3 %-ra adódott
A Közszolgáltatási Szerződésben még elfogadható érték 2,5 %

- **alacsony szolgáltatási minőség**
akadálymentesség (magas padló), légkondicionálás hiánya

- **környezetvédelmi elmaradások**

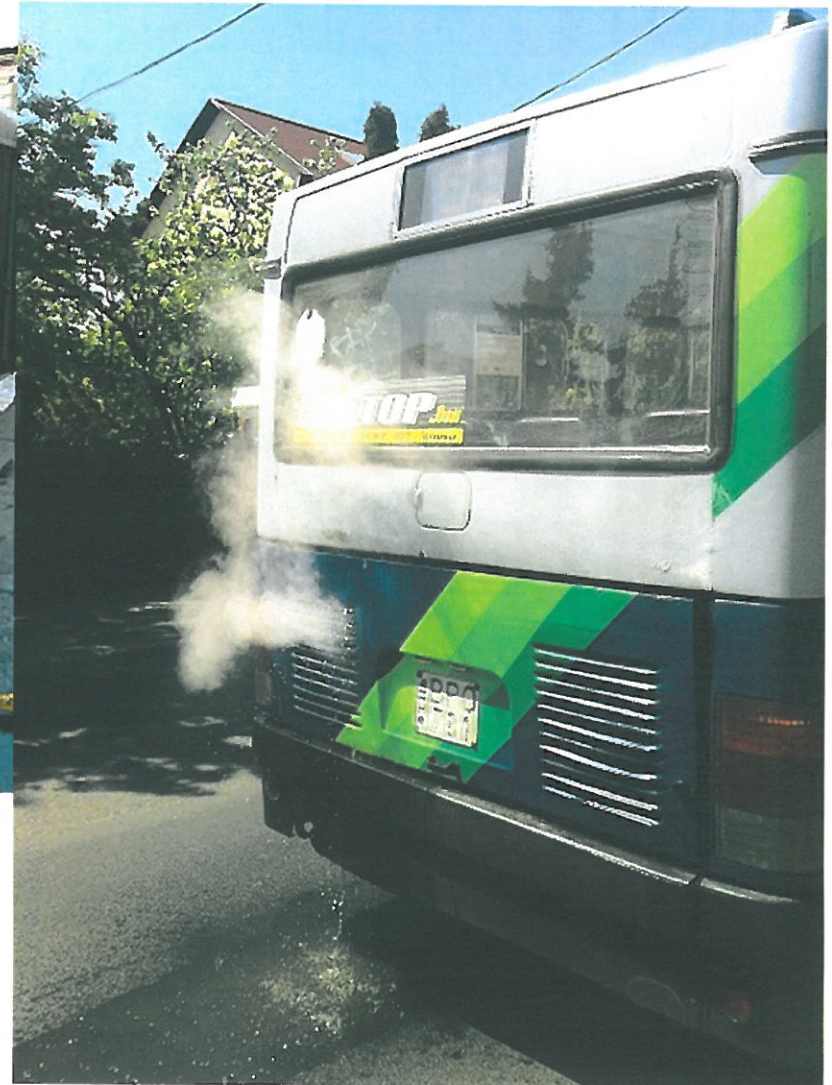
a „fekete” E0 és E1 motorok részaránya meghaladja a 60%-ot

- **több, mint 500 db jármű azonnali cserére szorul**

Több mint 1,2 millió km/jármű futásteljesítmény, több mint 10 éves elmaradás a felújításban



Jelenlegi helyzet





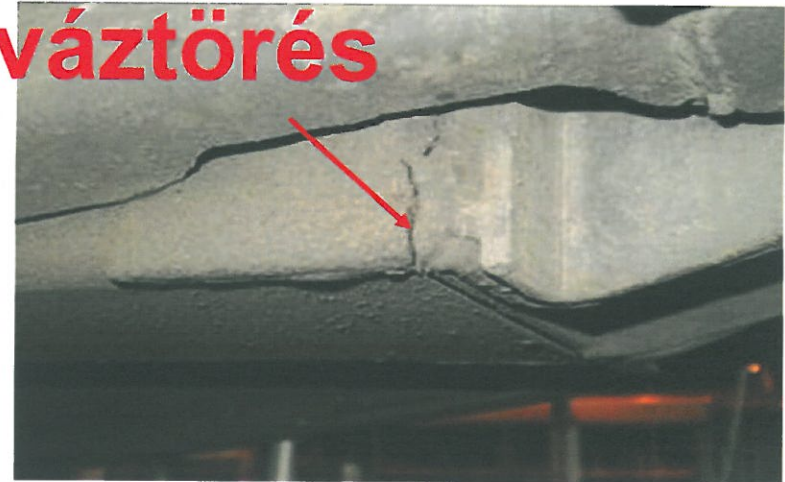
Jelenlegi helyzet



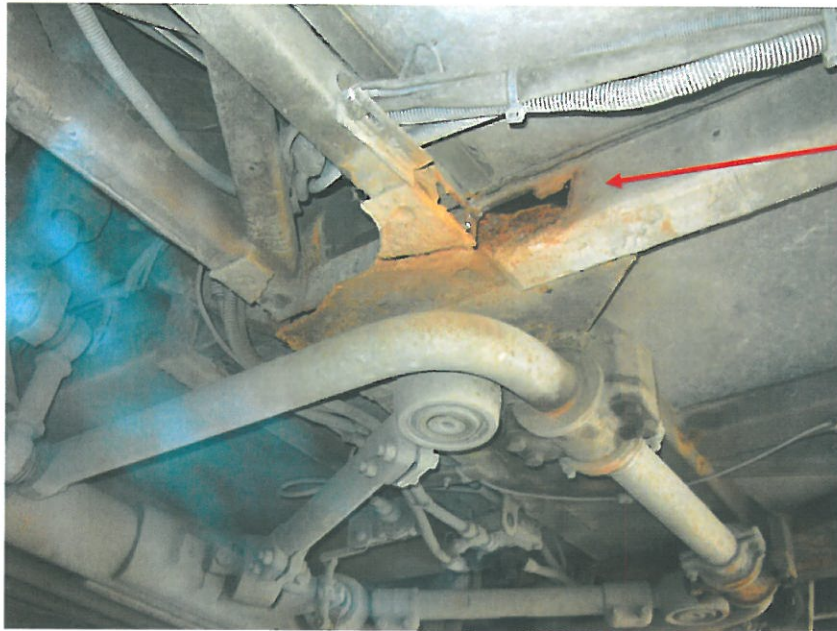
Jelenlegi helyzet



Alváztörés



Jelenlegi helyzet



Váztörés



Korrózió

Jelenlegi helyzet

Szétszakadt IK-435

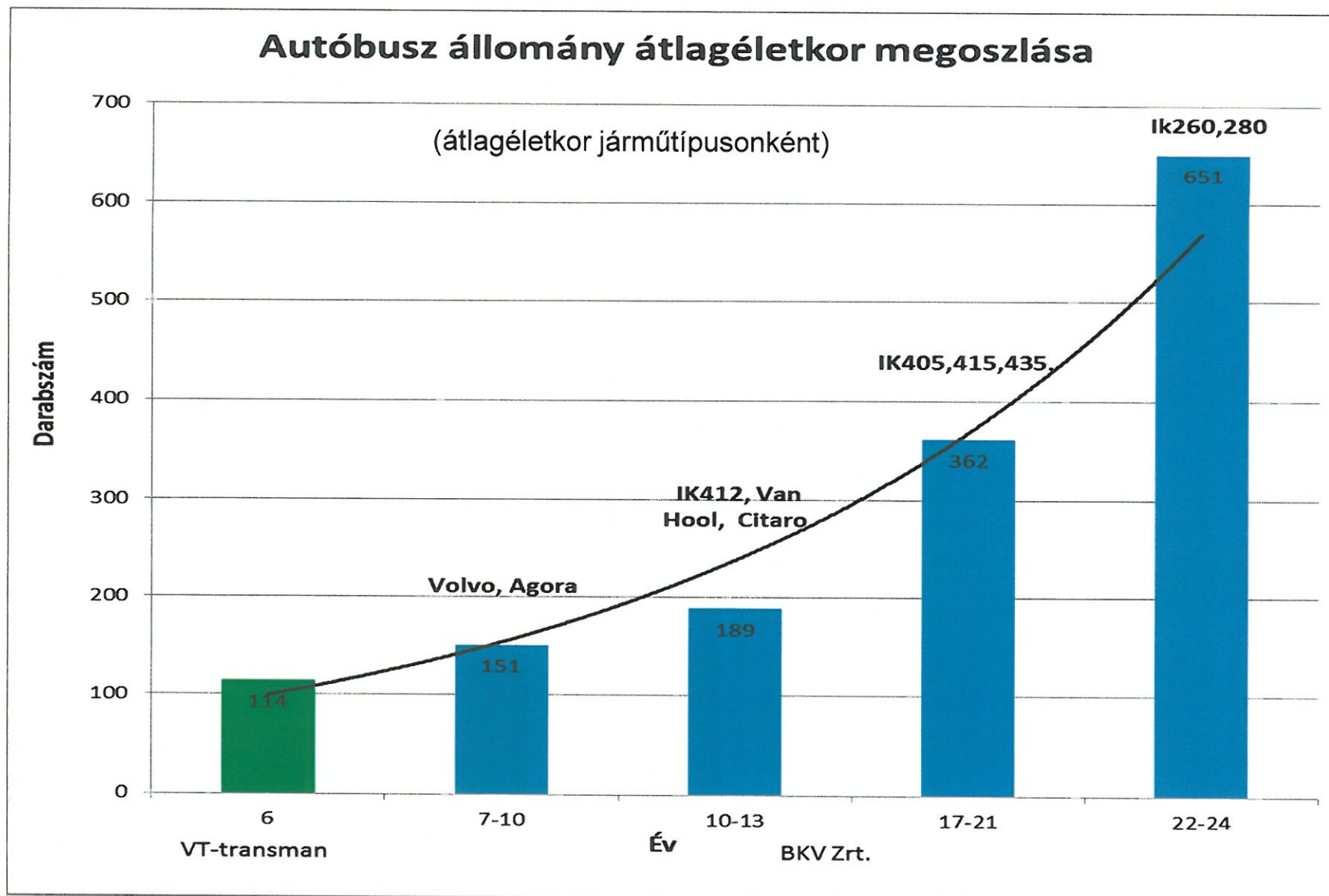


Jelenlegi helyzet



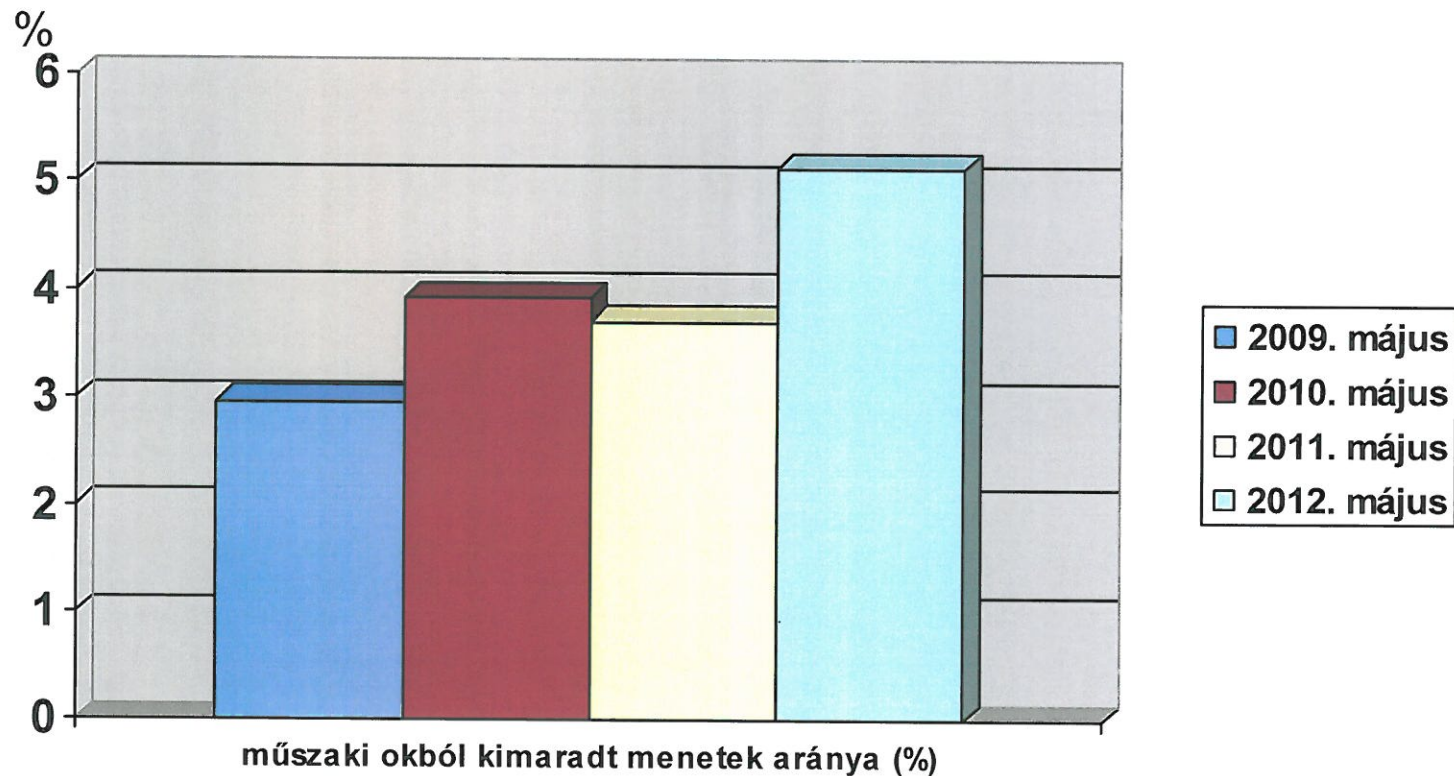
Elhagyott kipufogó

Az életkorok megoszlása



Járatkimaradások

járatkimaradások aránya BKV Zrt-nél az autóbusz ágazatban



2012 májusban 46 ezer menetrendben meghirdetett járat (5,1%!) maradt ki műszaki hiba miatt, ami közel a duplája a 2009. májusi adatnak!

Alacsonypadlós autóbuszok %-os aránya

Nyugat-európai városok jellemzően	100%
Bécs (Wiener Linien)	100%
Debrecen	100%
Bukarest (RATB)	99%
Ljubljana	84%
Varsó	75%
Volánbusz (Budapest előváros)	41%
Budapest (BKV Zrt. + VT-Transman)	28%
Budapest (BKV Zrt.)	24%
<i>Budapest (tender eredményhirdetése esetén)</i>	<i>40%</i>

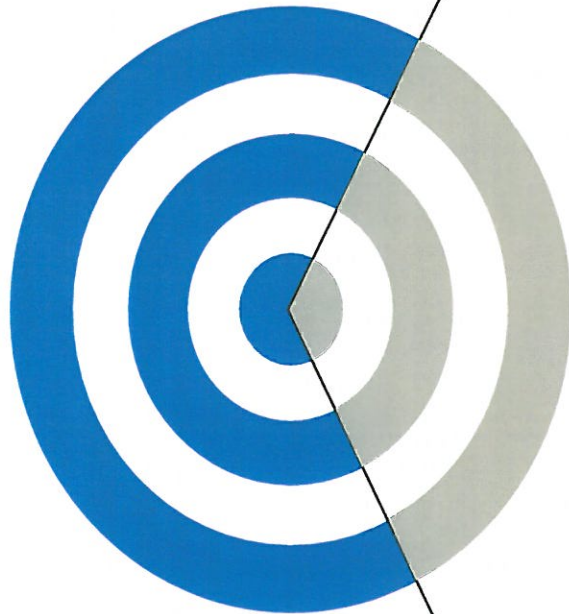


Jelenlegi helyzet

- Autóbuszok cseréje (kb. 1000 db) mintegy 70-80 mrd Ft azonnali beruházási forrást igényelne
- Költségvetésben nincs forrás beruházásra
- Hitelképesség hiánya a BKV Zrt-nél
- EU-s forrásból helyi autóbusz vásárlására nincs lehetőség

Döntés: új buszüzemeltetési modell bevezetése, új buszok szolgáltatásvásárlás útján történő forgalomba állítása

Az új buszüzemeltetési modell célja



- **Több száz új, alacsonypadlós, légkondicionált, környezetbarát busz forgalomba állítása**
- **Tőkebefektetés nélkül**
- **Versenyeztetési eljárások útján**
- **Hatékonyabb szolgáltatási modell**
- **Kockázatok megosztása a BKK és az üzemeltető társaságok között (pl. műszaki kockázatok)**
- **BKV buszüzeme: megújulás a versenyhelyzet és összehasonlíthatóság eredményeként**

Új buszüzemeltetési modell

Tendereztetés és szerződéskötés

- Tender a magyar Kbt. és az EU-irányelvek szerint, két szakaszos eljárás: előminősítés, tárgyalás, végül kizárólag árverseny
- Bruttó költség alapú elszámolás, km-alapú szolgáltatási díj, minőségi elvárásokkal és szigorú ellenőrzéssel, kötbérezéssel
- Az inflációs és az üzemanyagár-kockázat kerül megosztásra, minden más kockázat a szolgáltatóé
- Jegyár-bevételek a BKK-hoz folynak be

Szerződés időtartama

- Eszközbeszerzés megtérülési ideje és az EK1370/2007 rendelet az irányadó
- Átlagos szerződéses időtartam 7-8 év
- Opcionális hosszabbítás jól teljesítés esetén

Új autóbusz üzemeltetési modell

- A Fővárosi Közgyűlés **2255/2011. (VIII.31.)** sz. határozatában egyetértett az autóbusz járműpark megújításának szükségességével, és felkérte a főpolgármestert, hogy a BKK Zrt. útján az autóbusz-üzemeltetési modell felülvizsgálatát végeztesse el, és nyújtsa be az **új üzemeltetési modellre** vonatkozó javaslatot a Fővárosi Közgyűlésnek.

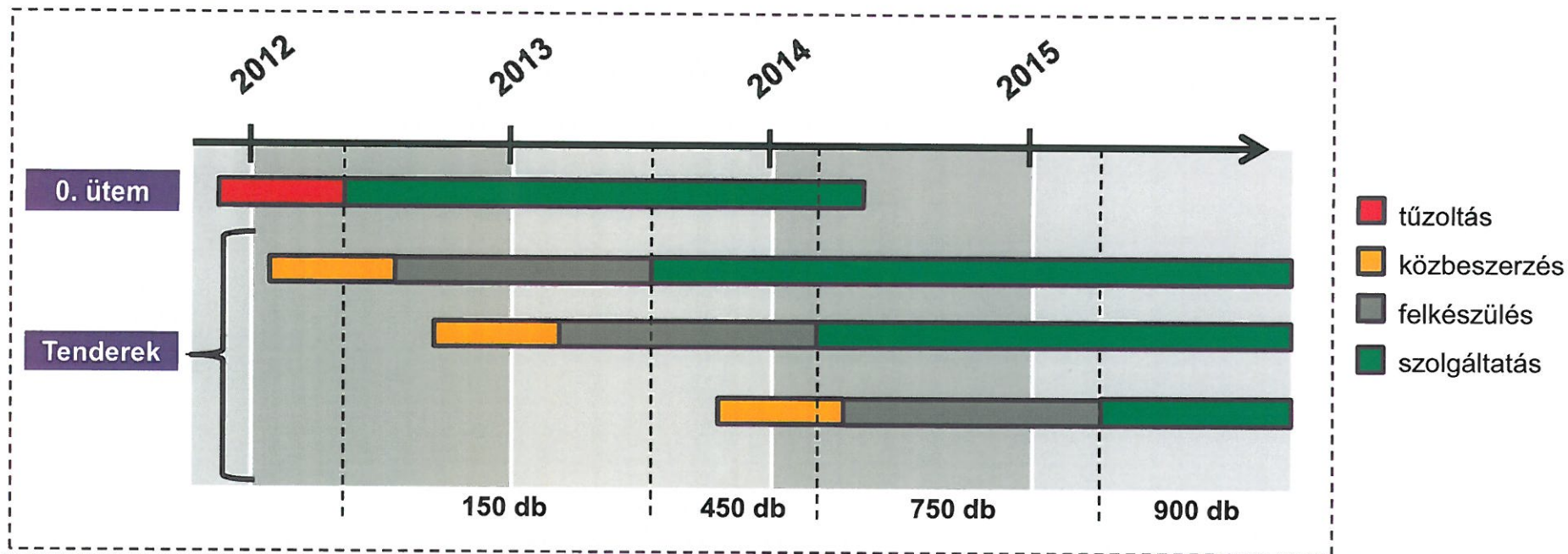
Új autóbusz üzemeltetési modell

- A Fővárosi Közgyűlés **2257/2011. (VIII.31.)** sz. határozatában a gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény 22. § (5) bekezdése alapján utasította a BKK Zrt. és a BKV Zrt. vezető tisztségviselőit, hogy a jelenleg a BKV Zrt. alvállalkozói által ellátott autóbusz-teljesítmények pótlásához szükséges ***közbeszerzési eljárást indítsák el a BKK és a BKV által létrehozott, és a BKK irányításával működő konzorcium formájában.***

Új autóbusz üzemeltetési modell

- a Fővárosi Közgyűlés a **158/2012. (01.25) sz.** határozatában egyetértett azzal, hogy az új autóbusz-üzemeltetési modellnek megfelelően a BKK Zrt. közlekedésszervezőként fokozatosan, a teljes csúcsidei forgalmi autóbusz állomány maximum 66 %-ának megfelelő mennyiségig, versenyeztetéssel ítélje oda az autóbusz vonalak üzemeltetését, a mindenkori megújítási igénynek és a finanszírozási lehetőségeknek megfelelően.

Az új buszüzemeltetési modell bevezetése



- 0. ütem: a korábbi BKV-alvállalkozók szerződéseinek pótlása, szerződések megkötve ütemterv szerint
- Első tender: eredményhirdetés előtt állunk, lényegében ütemterv szerint
- Ha a cél, hogy 2014 közepére többségében új jármű legyen, a tendereztetést folytatni kell, az első tender tapasztalatai alapján

BKK finanszírozási struktúra

- 2012. májusától 15 éves feladatellátási szerződés
- 2012 – 2020 közöttre 8 éves volumenkötelezettség, mely a közszolgáltatási szerződéseket megalapozza, természetesen „vészhelyzetben” el lehet tőle térni
- Finanszírozási szerződés menetrendi évekre (szeptember 1. – augusztus 31., idén májustól indul)
- A volumenelvárás és a minőségi elvárások alapján BKK minden év őszén elkészíti a rákövetkező évtől induló menetrendi évre szóló finanszírozási forrásigényt (díjbevételeken és egyéb bevételeken felüli közfinanszírozási igény), melyet a költségvetés elfogadása után tavasszal jóváhagy a Közgyűlés

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- A Főváros Közgyűlése 448/2012. (IV.25.) számú határozatával egyetértett a Kormány és az Önkormányzat között kötött Megállapodás megkötésével és felkérte a Főpolgármestert, hogy a Megállapodást írja alá.
- A Fővárosi Közgyűlés 497/2012. (IV.25.) számú határozatával jóváhagyta a BKK 15 évre szóló „Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás”-át is, mely 8 éves távlatban meghatározza a főváros helyi közösségi közlekedésének mennyiségi és minőségi paramétereit.

Ágazat	Hasznos férőhely kilométer-teljesítmény (ezer fhkm) (agglomerációs teljesítmények figyelembevételével)								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Metró	4 019 210	4 011 615	4 789 155	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695
HÉV	2 205 046	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099
Villamos	3 907 573	3 898 068	3 901 602	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136
Trolibusz	555 790	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535
Autóbusz	7 246 027	7 227 570	7 141 356	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142
Évi összesen :	17 933 646	17 891 887	18 586 747	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

- A Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás alapján megkötött, aktuális menetrendi évre szóló megállapodás szerint a 2013. évre eső közlekedésszervezői forrásigény fedezetet biztosít a lezárandó busztender hatásaira:

3.5. A BKK az Éves Mellékletben részletesen meghatározott közlekedésszervezői feladatokat köteles ellátni, a leírt mennyiségi és minőségi követelményeket, valamint az elvárt teljesítmény indikátorokat köteles teljesíteni. A Keretmegállapodás 5.29. pontjában foglalt feladatlistát az Éves Melléklet 1. számú melléklete tartalmazza.

3.6. Felek rögzítik, hogy a Keretmegállapodás 14. pontja szerinti Közlekedésszervezői Forrás a 13.7. pont szerinti Menetrendi évre 95.758.744.000,- Ft, azaz kilencvenötmilliárd hétszázötvennyolc-millió hétszáznegyvennégy-ezer forint, a 2. számú melléklet szerint. Ebből a 2012. május 1. és 2012. december 31. közötti időszakra összesen 47.790.507.000,- Ft, míg a 2013. január 1. és augusztus 31. közötti időszakra összesen 47.968.237.000,- Ft esik.

3.7. Felek rögzítik, hogy amennyiben a 2013. évre vonatkozóan a 3.6. pont szerinti finanszírozás biztosítására az Önkormányzat a finanszírozási körülmények kedvezőtlen alakulása, a Kormány a várhatónál kisebb finanszírozási szerepvállalása vagy más ok miatt a költségvetési rendeletben nem biztosítható, a Keretmegállapodás 13.4. pontja szerinti eljárásrendet alkalmazzák.

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- Az 500/2012. (04.25.) sz. Főv. Kgy. döntéssel elfogadott BKK 2012. évi üzleti terv kifejezetten tartalmazza, hogy a BKK megkezdi az új autóbusz-üzemeltetési modell bevezetését, illetve kimondja:

"Az új buszüzemeltetési modell megvalósítása a fővárosi költségvetést közvetlenül annyiban érinti, hogy az üzemeltetés során az új járművek miatt felmerülő magasabb fajlagos költségeket folyamatosan finanszíroznia kell, azonban hosszú távon ez a költség az elkészült vizsgálatok, a nemzetközi adatok és az eddigi alvállalkozói szerződések adatai alapján várhatóan alacsonyabb lesz a saját beszerzésnél és a közvetlen odaítéléssel történő üzemeltetésnél."

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- Az alapító okirat és a Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás szerint *„A BKK éven túli kötelezettségvállalásaiban – nem ide értve a belső szolgáltatóval kötendő szerződéseit – mindezekre tekintettel csak olyan kötelezettségeket vállal, melyek összes mértéke a kötelezettségvállalással érintett bármely naptári évre eső része vagy várható költségvonzata nem haladja meg a kötelezettségvállalás évében tervezett Díjbevétel mértékét”* (jelenleg 50 milliárd Ft).
- Abban az esetben, ha a 7-es és 8-as ajánlatrészek eredményes lezárásaként szerződéskötésre kerül sor, a megkötésre kerülő szerződések ezen szabályt egyetlen naptári év vonatkozásában sem sértik.

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

Összességében tehát:

- A BKK-nak 2020-ig kötelezettsége van a budapesti tömegközlekedés megszervezésére, megrendelésére és kizárólag az ebben foglalt volumenek adnak fedezetet pl.: az M4 beüzemelésére is – a kötelezettséget a BKK a mai buszparkkal nem tudja teljesíteni
- A BKK-nak 2013. augusztus 31-ig van a fenti volumenre pénzügyileg is kötelezettséget jelentő megállapodása a Fővárossal, ami az addig felmerülő hatásait a busztendernek kezeli
- Ha nem sikerül a Kormánnyal megállapodásra jutni, a díjszint, a teljesítmény, az egyéb költségtényezők is változtathatók még, **nem ez az egy mozgó tétel 2013-ra vonatkozóan**
- Mivel nincs a Fővárosnak 1 éven túli működési költségvetése, az éven túli kötelezettségvállalások legfeljebb a díjbevételeket köthetik le („saját bevétel”), ami azon felül van, arról a díjszinten, teljesítményen keresztül lehet minden évben dönteni
- **Éven túli kötelezettségvállalás nélkül a rendszer működésképtelen, a kialakított rendszer hónapok munkájának eredményeként minimalizálja a Főváros kockázatait.**

A közbeszerzési eljárás

- A 2012. április 30-án lejáró alvállalkozói szerződések megújítása (1-6 ajánlatrészek)
- Az előregedett autóbuszpark részbeni cseréje (7-8 ajánlatrészek)

A közbeszerzési eljárás: 1-6. rész

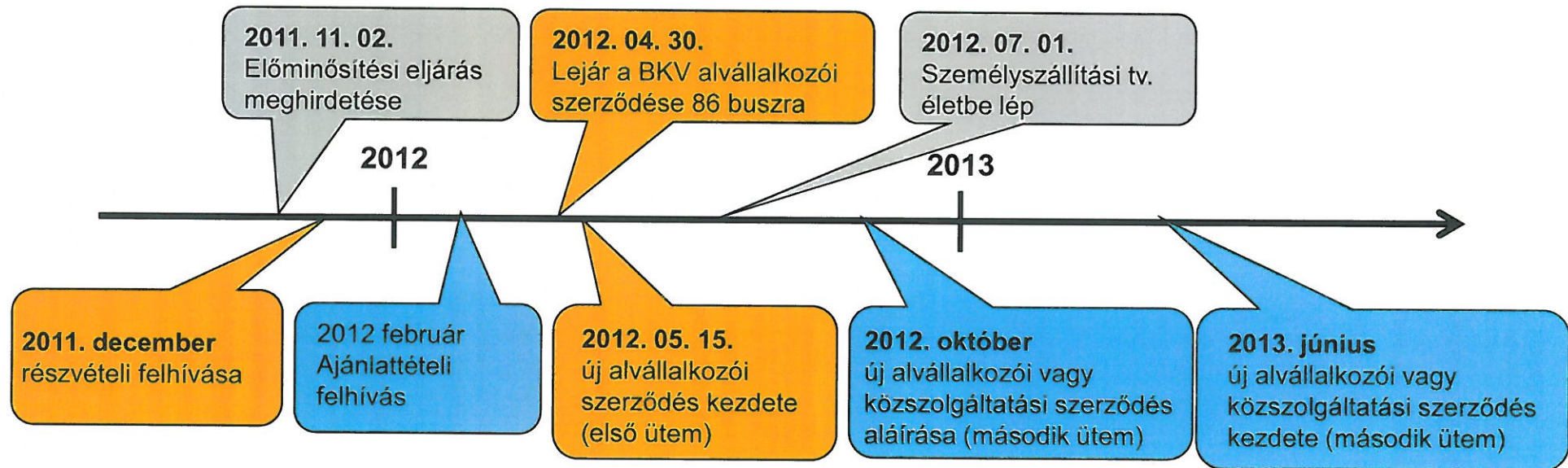
- BKV Zrt. szolgáltatási területén csaknem 15 éve, 1999 óta lát el külső szolgáltató autóbusz üzemeltetési szolgáltatást
- Jelenleg a külső szolgáltatók 104 db forgalmi autóbuszt üzemeltetnek
(átlag életkor 6,2 év, alacsony menetkimaradás, magas minőségi felszereltség)



A közbeszerzési eljárás Lezárt ajánlatrészek (A1-A6)

Részek	Autóbuszok darabszáma	Szerződéses km teljesítmény	díjazás (autóbusz jellemzői)
1. Rész Érvénytelen ajánlat			
2. rész	25	2 000e km/év + 20 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel alacsonybelépésű légkondicionált
3. rész	25	2 000e km/év + 20 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel alacsonybelépésű légkondicionált
4. Rész Eredménytelen a magas ajánlati ár miatt			
5. rész	25	825e km/év + 100 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel részben alacsonybelépésű légkondicionált
6. rész	25	825e km/év + 100 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel magaspadlós légkondicionáló nélkül

A közbeszerzési eljárás



6 pályázó regisztrálása történt meg az előminősítési rendszerben:

Nógrád Volán Zrt, Orangeways City Kft, Volánbusz Zrt, VT Transman Kft, Color Tours Kft, T&J Buszprojekt Kft.

A közbeszerzési eljárás 7. és 8. részajánlat tartalma

- 75 + 75 db szóló és csuklós új busz
(2 x (25 db+25 db+25 db))
- 8+2 éves közszolgáltatási szerződés
- Műszaki specifikáció (európai normák szerint):
 - Végig alacsonypadlós kivitel, akadálymentes bejutással (rámpa)
 - EEV károsanyag-kibocsátási osztályú motor (plusz pont, ha alternatív, alacsony károsanyag-kibocsátású hajtásmód)
 - Léghűtött utastér
 - Speciális elvárásokat a kiírás nem tartalmazott

..ahogy ezt a szaksajtó is megállapította: <http://iho.hu/hir/ilyen-buszokat-szeretne-budapest-120330>

A közbeszerzési eljárás 7 és 8 ajánlatrészekre adott ajánlat

Részek	Ajánlattevő	Autóbuszok darabszáma	Ajánlati ár	Motoremisszió
7. rész	VT-Transman Kft.	75 (25+25+25)	797 Ft/hkkm	EEV
8. rész	VT-Transman Kft.	75 (25+25+25)	663 Ft/hkkm	EEV

- az eljárás adott részében három pályázó (Orangeways City Kft. és a Color Tours Kft., VT-Transman) indult, adott előzetes ajánlatot,
- a tárgyalások lezárását követően végleges ajánlatot a VT-Transman tett

Ajánlattevő pályázatában szereplő jármű (szóló autóbusz)

Az ajánlatban szereplő járművek teljes mértékben megfelelnek a műszak kritériumoknak, ezen felül a főbb paraméterek az alábbiak:

- Mercedes Benz Citaro típusú szóló alacsonypadlós, légkondicionált autóbusz;
- Európában legnagyobb számban gyártott alacsonypadlós busz, nem luxustermék, 33 ezer db készült a típusból, Bukarest teljes buszparkja is Mercedes, de Ljubljanában is több tucat üzemel
- Mercedes-Benz OM 926 LA típusú, EEV környezetvédelmi osztályú, 6 hengeres, soros, turbó feltöltős dízelmotor (210 kW)
- **Ajtóképlet:** 2-2-2, befelé nyíló, kétszárnyú lengőajtó,
- Elektronikus (vizuális és hangos) külső-belső utastájékoztató berendezések.



Ajánlattevő pályázatában szereplő jármű (csuklós autóbusz)

Az ajánlatban szereplő járművek teljes mértékben megfelelnek a műszak kritériumoknak, ezen felül a főbb paraméterek az alábbiak:

- Mercedes Benz Citaro G típusú csuklós alacsonypadlós, légkondicionált autóbusz;
- Mercedes-Benz OM 457 LA típusú, EEV környezetvédelmi osztályú, 6 hengeres, turbó feltöltős dízelmotor (260 kW)
- **Ajtóképlet:** 2-2-2-2, befelé nyíló, kétszárnyú lengőajtó,
- Elektronikus (vizuális és hangos) külső-belső **utastájékoztató** berendezések.



A közbeszerzési eljárás

7 és 8 ajánlatrészek költségvonzatának értékelése

- 1) **Tender 7. és 8. részének eredményhirdetése: kb. 8,2 mrd Ft/év**
(jogi feltételek adottak, közbeszerzésileg előkészített, a piaci viszonyoknak megfelelő árajánlat, 150 db új, magas szolgáltatási színvonalat jelentő busz rendszerbe állása). Ha a BKV telephelyet nem zár be, és nem optimalizál a támogató folyamatain, akkor a „bent ragadó” általános költség ezen felül maximum 1,6mrdFt/év is lehet, de ez részben menedzsment-intézkedésekkel, részben a következő tendernél telephely-bezárással megszüntethető.
- 2) **BKV általi új busz beszerzés és üzemeltetés: kb. 9,5 mrd Ft/év**
(jelentős időbeli és banki hitelképességi kockázat, az időbeliséget a régi buszok üzemeltetésével kezelni kell, a 2013. évi vágányzári közlekedtetés idejére nem oldható meg, drága és a BKV „monopóliumát” fenntartja)
- 3) **BKV általi régi busz üzemeltetés „toldozás-foltozás”: kb. 7,3 mrd Ft/év**
(csak az éves szemléhez szükséges javítások elvégzése, a jelenlegi, romló szolgáltatási színvonal konzerválása, a döntés elodázása effektíve nagy pénzügyi ráfordítással, **a vágányzárát nem oldja meg**, a közszolgáltatás mennyiségi paraméterei sérülnek, továbbra is magas környezetterhelés)
- 4) **BKV régi buszok felújítása („kubai modell”): kb. 8,5 md Ft/év**
(a gyártáskori szolgáltatási színvonal fenntartása az Ikarusok felújításával még 6 évig, aránytalanul magas áron, **a vágányzárát nem oldja meg**, a közszolgáltatás mennyiségi paraméterei sérülnek, továbbra is magas környezetterhelés)

A közbeszerzési eljárás

7 és 8 ajánlatrészek költségvonzatának értékelése

- A szerződéses feltételek alapján az új szolgáltatás indulása ütemezetten 2013. II. negyedévében lehetséges (május-június-július).
- 2013. évben a megújított minőségű szolgáltatás a BKV toldozás-foltozások, egyre romló működéséhez képest 1-1,5 mrd Ft többletköltséget jelent, de biztosítja a tervezett villamospótlás teljesítményigényét is, amelyre mindenképp szükség lenne
- Az Ikarusok néhány évre történő életben tartását jelentő felújítás (kb. 20MFt/db) mellett már az új szerződés megkötése az olcsóbb, mintegy évi 300 millió forinttal

A busztender eredménytelenségének hatásai

- A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 51. § (4) bekezdése alapján **az egyenlő esélyű hozzáférés feltételeinek való megfelelés a törvényben előírt 2013. január 1-jei határidőre nem valósul meg** (ez különös azért problémás, mert a kötöttpályás ágazat a Combino villamosok kivételével egyáltalán nem tartalmaz alacsonypadlós járműveket).
- Az alacsonypadlós autóbuszok forgalomba állítása nélkül az esélyegyenlőség terén – a fejlett európai fővárosok közül egyedüliként – Budapest jelenleg fennálló számottevő elmaradása nem javul.
- A budapesti levegőszennyezés legnagyobb problémáját jelentő szállópor-koncentráció továbbá a zajterhelés csökkenése nem valósul meg.

A busztender eredménytelenségének hatásai

- A jelenleg már 5 %-ot meghaladó menetkimaradások aránya tovább növekszik
- 2013. második félévében, az 1-es és 3-as villamos EU-projekt keretében történő felújítása idején a villamospótlás többletigénye miatt szükséges autóbusz flotta nem fog rendelkezésre állni
- BKV Zrt. **selejtezésre váró IK 260 és IK 280-as járműveinek továbbüzemeltetéséről kell gondoskodni**, ehhez évente a normál évi üzemköltségen felül kb. 1,3 mrd Ft felújítási, kb. 500 m Ft éves vizsgáztatási és egyedi javítási igény, valamint kb. 100 m Ft-os járműbérleti igény keletkezik (**elavult technika drága konzerválása**)

A busztender eredménytelenségének hatásai

Ha évekig ezt tartjuk fenn, 2015-re a BKV Zrt. 30 éves autóbuszokat is üzemeltetni fog, ami a folyamatosan emelkedő fenntartási költségek mellett semmilyen szempontból nem racionális döntés.



Felmerülő kérdések: lesz-e létszámleépítés a sofőröknél?

- A 150 darab buszhoz legfeljebb 450 buszvezető szükséges.
- Fluktuáció: 2011. évben 344 fő autóbuszvezető a BKV-nál (nyugdíjazás, munkahely-váltás)
- 2013-as villamospótlás létszámigénye: 200 fő (ami a 60-70 db többletautóbusz járművezető igénye)
- Határozott idejű szerződés:
171 fő autóbuszvezető, akiknek lejár a munkaszerződése 2013-ban

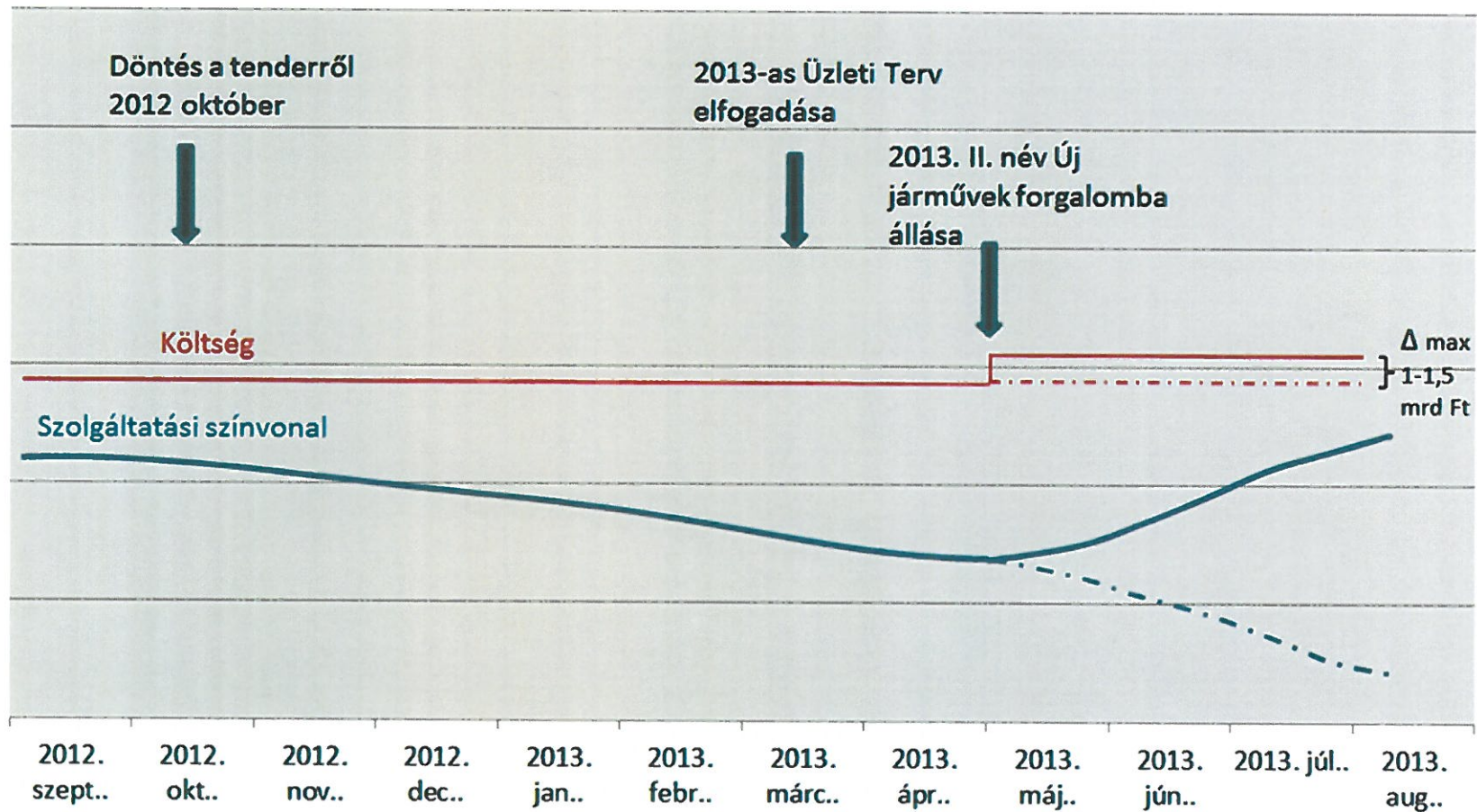
A járművezetőknél a fluktuáció és a villamospótlás hatása miatt csoportos létszámleépítés tehát várhatóan nem szükséges.

Felmerülő kérdések: egy típusra írtuk-e ki a tendert?

- Nem. A pályázati kiírás alapján számos nemzetközi és az egyetlen alacsonypadlós buszt előállító hazai gyártó autóbusha is megfelelő a szolgáltatás biztosításához (pl. MAN, Kravtex, Volvo, Solaris, Mercedes, Scania)
- A pályázó az eredményességi kritériumok és a **finanszírozási lehetőségek** alapján dönt a járműtípusok között
- A **műszaki hibákért, a típus megbízhatóságért a teljes pénzügyi felelősség a szolgáltatóé.** Érthető, hogy már széles körben bizonyított típussal indul, ha 8 évig övé a teljes műszaki felelősség.

Döntési helyzet

Dönteni kell, hogy 2013-ban működőképes maradjon a szolgáltatás!



Döntési folyamat

- A BKK Igazgatósága a tender eredményhirdetésével kapcsolatos előterjesztéseket megtárgyalta, a következő döntéseket hozta:
 - a pályázó által benyújtott ajánlatokat érvényesnek minősítette, a pályázatok nyertesének a **VT-Transman Kft.-t nyilvánította,**
 - az eredményhirdetést **október 16-áig** felfüggesztette, ami az **utolsó törvényes eredményhirdetési határidő**
 - felkérte az Igazgatóság Elnökét, hogy az Alapító Fővárosi Önkormányzatot a döntésekről tájékoztassa, és jelezze, hogy **amennyiben az Alapító úgy ítéli meg, hogy a pénzügyi fedezetet 2013. évre mégsem látja biztosítottnak és úgy ítéli meg, hogy az eljárás eredménytelenné nyilvánítását kéri a pénzügyi fedezet hiánya miatt, 2012. október 12-éig jelezze a BKK-BKV ajánlatkérői konzorcium számára.**
- A döntés az **Alapító Fővárosi Közgyűlésnél** van, ha nem tiltja meg a szerződéskötést, október 16-án eredményhirdetést kell tartani.
- A BKV nem megrendelő, nem részes fél, a konzorciumban azért partner, mert a tender a BKK jogállásának biztosítása előtt lett kiírva

Közlekedés-finanszírozási dilemmák

- A fővárosi közösségi közlekedés megújulásának kezdetét jelentő busz-modernizálási program többlet költség-igénye láttán ettől még behúzhatjuk a kézféket, gazdaságtalan módon továbbüzemeltetjük a régi Ikarusokat, azonban **kérdés, lesz-e valaha tisztább a kép.**
- 2013-ra még **sem központi, sem önkormányzati költségvetés nem látszik**, a budapesti közlekedési ágazatra vetítve még **nagy vonalakban sem.**
- *„A BKV Zrt. 2012. évi működése biztosított, a 2013-tól működő új finanszírozás rendszer további elemeiről pedig a Kormány a Megállapodásban foglalt határidőig gondoskodik.” (A Magyar Kormány Matolcsy György miniszter által bemutatott Jelentése, 2012. október 5.)*

Közlekedés-finanszírozási dilemmák

- A 2013. évi önkormányzati költségvetés elfogadása után új tendert kiírva eredményhirdetés kb. 2013 szeptember-október körül lehetne → akkorra vélhetően ugyanez a dilemma állna fenn 2014-re vonatkozóan
- A busztenderhez hasonló, a teljes tömegközlekedési költség 1%-át sem elérő többletekről éven túli kihatású döntések mindig születtek:
 - az M4 üzemeltetésének a busztendert kb. ötszörösen meghaladó éves többlete sem látszik jelenleg, mégse állítjuk le a beruházást
 - az Alstom-vonatok éves műszaki üzemeltetése az M2 vonalán több mint dupla annyiba kerül (kb. 820MFt/év), mint a szovjet kocsiké (kb. 370MFt/év) – ami egy 2006-os kötelezettségvállalás hatása
 - BKV éven túli szolgáltatásvásárlások (energia, informatika, biztosítás)

Köszönöm a figyelmet!

